

IMPLEMENTASI KESELAMATAN BERKENDARA PADA ANAK (*SAFETY RIDING FOR KIDS*) TERHADAP DUKUNGAN SOSIAL KELUARGA PADA SISWA TK DI KELURAHAN KARANGANYAR KABUPATEN INDRAMAYU

Eko Maulana Syaputra¹, Tayong Siti Nurbaeti²

^{1,2}Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Wiralodra
email :¹ ekomaulanasyaputra@unwir.ac.id, ² t.siti.nurbaeti@gmail.com

Abstrak

Latar Belakang: Data Polres Indramayu tahun 2018 terdapat 107.968 kasus kecelakaan lalu lintas, dimana terdapat 29.083 (1,6%) korban meninggal dunia. Prevalensi korban kecelakaan lalu lintas pada anak usia 0-4 tahun sebesar 16% (2.546) Tingginya kecelakaan lalu lintas terjadi karena masih rendahnya dukungan sosial keluarga dalam aspek keselamatan berkendara. Ketika mengantar atau menjemput anaknya ke sekolah sebagian besar orang tua tidak memakaikan helm pada anaknya, maupun perlengkapan keselamatan berkendara lainnya. Padahal anak sangat rentan untuk terjadinya cedera parah apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh implementasi *safety riding for kids* terhadap dukungan sosial keluarga pada siswa TK. **Metode:** Jenis penelitian ini adalah penelitian eksperimen semu (*quasi experiment*) dengan pendekatan *non randomized control group pre test post test design*. Populasi dalam penelitian ini adalah siswa TK di Kelurahan Karanganyar, Indramayu sebanyak 300 siswa. Sampel sebanyak 83 siswa terdiri dari 36 siswa kelompok perlakuan dan 47 siswa kelompok kontrol. Teknik pengambilan sampel adalah dengan *purposive sampling*. Pengumpulan data menggunakan lembar observasi dan kuesioner. Analisis data yaitu uji *wilcoxon*. **Hasil:** Hasil penelitian ini menunjukkan pada kelompok perlakuan terdapat perbedaan pada dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* sebelum dan sesudah implementasi (*p value* 0,008). Pada kelompok kontrol tidak terdapat perbedaan dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* sebelum dan sesudah implementasi (*p value* 0,265). Terdapat pengaruh implementasi *safety riding for kids* terhadap dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* (*p value* 0,000). **Simpulan:** Implementasi *safety riding for kids* berpengaruh terhadap dukungan sosial keluarga siswa TK di Kabupaten Indramayu.

Kata kunci: *Safety Riding for Kids*, Dukungan Sosial Keluarga,

Abstract

Background: According to Indramayu police data in 2018, there were 107,968 traffic accidents, where 29,083 (1,6%) traffic accidents victims dead. The prevalence of victims of traffic accidents in children aged 0-4 years by 16% (2,546). High traffic accidents occur because of lack of family social support in terms of riding safety. When they take their children to school, most of parents do not helmet their children. While a child is highly susceptible to severe injuries in the event of traffic accidents. It aims to know the effects of implementation of *safety riding for kids* on kindergarten students with family social support. **Method:** This kind of research is the quasi-experimental research with non-randomized control group pre test post test design. The

population in this study were kindergarten students in Karanganyar Village, Indramayu with 300 students. The participants consist of 36 students' treatment group and 47 students control group. The sampling technique is purposive sampling. Data collection using observation sheets and questionnaires. Data analysis is Wilcoxon test. **Result:** The study shows in treatment groups' differences in the family social support of safety riding before and after implementation (p value 0,008). On the control group there is no differences in the social support of safety riding before and after implementation (p value 0,265). There is the effect of implementation safety riding for kids in the family social support of safety riding (p value 0.000). **Conclusion:** There is the effect of implementation safety riding for kids in the family social support on kindergarten students in Indramayu District.

Keyword: Safety Riding for Kids, Family Social Support

PENDAHULUAN

Data WHO tentang *Global Status Report on Road Safety* melaporkan, Indonesia berada di urutan pertama dalam peningkatan kecelakaan. Data dari Satlantas pada tahun 2015, kejadian kecelakaan lalu lintas yang melibatkan anak kecil berjumlah 290 kasus naik 14%. Korban meninggal 12 orang (turun 15%), luka berat 96 orang (naik 71 persen), dan luka ringan 107 orang (naik 49%). Artinya hampir setiap hari terjadi kasus kecelakaan yang melibatkan anak kecil (WHO, 2015).

Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Barat tahun 2016 menunjukkan bahwa data kecelakaan lalu lintas sebesar 6861 kasus. Data Polres Indramayu tahun 2018 terdapat 107.968 kasus kecelakaan lalu lintas, dimana terdapat 29.083 (1,6%) korban meninggal dunia. Prevalensi korban kecelakaan lalu lintas pada anak usia 0-4 tahun sebesar 16% (2.546). Sebagian besar kecelakaan lalu lintas berasal dari sepeda motor. Sehingga, menjadikan Kabupaten Indramayu sebagai penyumbang terbesar kejadian kecelakaan lalu lintas di Provinsi Jawa Barat.

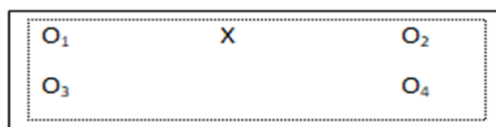
Tingginya kecelakaan lalu lintas terjadi karena masih rendahnya dukungan sosial keluarga dalam aspek keselamatan berkendara. Ketika mengantar atau menjemput anaknya ke sekolah sebagian besar orang tua tidak memakaikan helm pada anaknya maupun perlengkapan keselamatan berkendara lainnya. Padahal anak sangat rentan untuk terjadinya cedera parah apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Penelitian sebelumnya di Polandia dan di China yang dilakukan oleh Goniewicz *et al*, (2017) dan Liu *et al*, (2015) menyatakan tingginya kecelakaan lalu lintas pada anak usia dibawah 7 tahun , Salah satu penyebabnya karena kurangnya pengawasan dari orang tua. Menurut Bintarto (2008), menyatakan bahwa tingkat kesadaran masyarakat Indonesia dalam berlalu lintas masih rendah. Perilaku pengendara sepeda motor yang kurang antara lain yaitu tidak berhenti pada garis marka berhenti, berkendara secara ugal-ugalan, dan tidak mengenakan perlengkapan pengaman saat berkendara.

Berdasarkan hasil observasi oleh peneliti mengenai faktor potensial yang dapat mengakibatkan insiden di jalan raya pada siswa sekolah TK tersebut diantaranya adalah: (1) sebagian besar anak sekolah TK ketika diantar dan dijemput orang tuanya ke sekolah tidak menggunakan helm dan perlengkapan keselamatan lainnya (2) sebagian besar orang tua menganggap kewajiban penggunaan helm dan perlengkapan keselamatan berkendara hanya untuk orang dewasa saja dan bukan untuk anak-anak (3) berdasarkan wawancara yang telah dilakukan pada beberapa guru sekolah TK diketahui bahwa belum adanya materi atau metode pembelajaran yang mendukung tentang

pentingnya penanaman keselamatan berkendara untuk anak (*safety riding for kids*) di sekolah. Dari permasalahan diatas, tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui pengaruh implementasi *safety riding for kids* terhadap dukungan sosial keluarga pada siswa TK di Indramayu.

Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian eksperimen semu (*quasi experiment*) dengan pendekatan *non randomized control group pre test post test design* (Notoatmodjo, 2003). Penelitian ini mengukur pengaruh dari implementasi keselamatan berkendara pada anak TK di Kelurahan Karanganyar Kabupaten Indramayu terhadap dukungan sosial keluarga pada siswa TK. Menurut Wulansari dan Triyono (2017), metode implementasi *safety riding for kids* yang dapat dilakukan yaitu berupa praktik cara penggunaan helm, mewarnai gambar *safety riding* dan menyanyikan lagu *safety riding*.



Gambar 5. Desain Penelitian *non randomized control group pre test post test design*

Penelitian ini dilakukan di sekolah TK Bustanul Athfal (sebagai kelompok perlakuan) dan TK Mutiara DWP Indramayu (sebagai kelompok kontrol). Populasi dalam penelitian ini yaitu sekolah TK yang berada di Kelurahan Karanganyar sebanyak 300 siswa. Sampel dalam penelitian ini yaitu siswa kelas TKB di 2 sekolah TK sebanyak 83 siswa. Terdiri dari 47 siswa sebagai kelompok kontrol dan 36 siswa sebagai kelompok yang diberi perlakuan. Pengambilan sampel didasarkan pada kriteria inklusi yaitu sekolah yang terletak di wilayah padat lalu lintas, banyak kendaraan mini bus (*elf*), angkot, ojek, dan sepeda motor berlalu lalang. Siswa yang diambil sebagai sampel merupakan siswa TKB yang diantar dan jemput ke sekolah menggunakan transportasi sepeda motor. Kriteria eksklusi dalam penelitian ini yaitu responden yang tidak mengikuti *pretest* ataupun *posttest* pada saat penelitian.

HASIL PENELITIAN

Analisis univariat dalam penelitian ini digunakan untuk menganalisa serta menghitung distribusi dan persentase dari variabel dukungan sosial keluarga

a. Analisis Univariat

Tabel 1. Distribusi Frekuensi *Pre Test* Dan *Post Test* Dukungan Sosial Keluarga Tentang *Safety Riding*

Dukungan Keluarga	Kelompok Perlakuan		Kelompok Kontrol	
	F	%	F	%
<i>Pre test</i>				
Mendukung	24	66,4	32	68,1
Tidak Mendukung	12	33,6	15	31,9
Jumlah	36	100	47	100
<i>Post test</i>				
Mendukung	34	94,4	27	57,4
Tidak Mendukung	2	5,6	20	42,6
Jumlah	36	100	47	100

Berdasarkan Tabel 1 diperoleh hasil bahwa sebagian besar nilai *pre test* dukungan keluarga pada kelompok perlakuan kategori mendukung sebesar 66,4%, kemudian setelah perlakuan diberikan (*post test*) mengalami peningkatan menjadi 94,4%. *Pre test* pada kelompok kontrol sebagian besar kategori mendukung sebesar 68,1% dan pada *post test* kategori mendukung sebesar 57,4%.

b. Analisis Bivariat

Tabel 2. Hasil Uji Wilcoxon, Perbedaan Nilai Pre test dan Post test Dukungan Sosial Keluarga tentang Safety Riding pada Kelompok Perlakuan dan Kelompok Kontrol

Dukungan Keluarga		Mean	SD	p-value
Kelompok	Pre test	4,00	1,21	0,008
Perlakuan	Post test	4,47	1,16	
Kelompok	Pre test	3,80	1,04	0,265
Kontrol	Post test	3,68	0,93	

Tabel 2. Menunjukkan hasil nilai rerata atau *mean* pada kelompok perlakuan sebelum diberikan implementasi *safety riding* adalah $4,00 \pm 1,21$ dan nilai *mean post test* adalah $4,47 \pm 1,16$. Nilai rerata atau *mean* pada kelompok kontrol sebelum diberikan implementasi *safety riding* adalah $3,80 \pm 1,04$ dan nilai *mean post test* adalah $3,68 \pm 0,93$. Kesimpulan penelitian ini, pada kelompok perlakuan terdapat perbedaan dukungan keluarga tentang *safety riding* sebelum dan sesudah implementasi (*p value 0,008*). Pada kelompok kontrol tidak terdapat perbedaan dukungan keluarga *safety riding* sebelum dan sesudah implementasi (*p value 0,265*).

Tabel 3. Hasil uji Mann-Whitney, Pengaruh Dukungan Keluarga tentang Safety

Riding antara Kelompok Perlakuan dan Kelompok Kontrol				
Post	test	Mean	Mann-Whitney	P value
dukungan keluarga				
Kelompok		4,70		
Perlakuan			247.000	0,000
Kelompok		3,68		
Kontrol				

Tabel 3 menampilkan hasil nilai *mean post test* kelompok perlakuan sebesar 4,70 dan nilai *post test* kelompok kontrol sebesar 3,68. Hasil uji *Mann-Whitney* dapat menyimpulkan terdapat pengaruh implementasi *safety riding* terhadap dukungan keluarga tentang *safety riding* pada siswa TK (*p value 0,000*).

PEMBAHASAN

Dukungan sosial didefinisikan sebagai informasi dari orang lain bahwa individu dicintai, diperhatikan, dihargai, dihormati dan dianggap sebagai bagian dari suatu kelompok. dukungan sosial keluarga khususnya orang tua merupakan

pertolongan atau bantuan yang diterima oleh individu dalam berbagai bentuk melalui interaksi dengan orang lain di dalam keluarga sehingga dapat merasakan adanya kenyamanan secara fisik maupun psikologis (Taylor, 2009).

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan pada kelompok perlakuan terdapat perbedaan dukungan sosial keluarga sebelum dan sesudah implementasi *safety riding* dengan *p value* 0,008. Pada kelompok kontrol tidak terdapat perbedaan dukungan sosial keluarga sebelum dan sesudah implementasi *safety riding* dengan *p value* 0,265 terdapat pengaruh implementasi *safety riding for kids* terhadap dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* dengan *p value* 0,000.

Menurut Muir (2010), peran orang tua bertujuan untuk meningkatkan kesadaran serta peran penting orang tua sebagai upaya mengajarkan perilaku yang aman dalam berkendara. Selain itu, anak akan secara alami akan meniru perilaku orang tuanya, sehingga apabila orang tua tidak mematuhi aturan berlalu lintas, maka anak juga akan berperilaku seperti itu, begitu juga sebaliknya. Implementasi *safety riding* pada siswa TK Bustanul Athfal berpengaruh pada dukungan social keluarga. Hal ini terlihat dari helm yang dibagikan peneliti dipakai setiap hari, sudah mulai terdapat kesadaran dari orang tua tentang pentingnya penerapan *safety riding* bagi anaknya. Selain itu, anak mulai menjadi *agent of change* dimana apabila orang tua lupa memakaikan helm, mereka selalu mengingatkan orang tuanya untuk memakaikan helm dan agar selalu *safety* ketika berkendara.

Masih rendahnya anak dalam menerapkan *safety riding* disebabkan berbagai faktor. Salah satunya yaitu dukungan sosial dari orang terdekat seperti keluarga. Karena perilaku anak dapat menjadi baik apabila dukungan sosial atau nasihat yang diberikan orang tuanya juga baik. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kurniasari dan Indrawati (2015), yang menyatakan bahwa dukungan keluarga akan membantu mengembangkan sikap positif anak terhadap berbagai peraturan lalu lintas, sehingga dalam diri anak tersebut tertanam dengan kuat adanya kesediaan untuk mematuhi.

KESIMPULAN

Penelitian mengenai implementasi keselamatan berkendara pada anak (*safety riding for kids*) terhadap dukungan sosial keluarga pada siswa TK di Kabupaten Indramayu, didapat kesimpulan :

1. Pada kelompok perlakuan terdapat perbedaan dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* sebelum dan sesudah implementasi (*p value* 0,008).
2. Pada kelompok kontrol tidak terdapat perbedaan dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* sebelum dan sesudah implementasi (*p value* 0,265).
3. Terdapat pengaruh implementasi *safety riding for kids* terhadap dukungan sosial keluarga tentang *safety riding* (*p value* 0,000).

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami ucapkan terima kasih kepada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Wiralodra, Kementerian Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi Republik Indonesia, para responden, dan petugas lapangan atas bantuan dan dukungannya selama penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. (2016). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Polres dan Kendaraan yang Terlibat di Provinsi Jawa Barat*. Bandung.
- Bintarto, A., (2008). *Rendah Budaya Keselamatan Berkendara di Indonesia*. www.surya.co.id
- Goniewicz, K, Goniewich, M., Pawlowski, W., Fiedor, P. (2017). Children Road Traffic Injuries in Poland, *Journal of Pol J Public Health* 2017;127(1): 44-48.
- Polres Indramayu. (2019). *Data Kecelakaan Lalu Lintas*. Indramayu.
- Kurniasari, A dan Indrawati E,S. (2015). *Hubungan Antara Dukungan Sosal Keluarga dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Kelas XI SMA Negeri 3 Semarang*. Fakultas Psikologi Universitas Dipenogoro, Semarang.
- Liu, X., Yang, J., Chen X., Li, L. (2015). Knowledge, Attitudes and Behaviors on Child Passenger Safety among Expectant Mothers and Parents of Newborns: A Qualitative and Quantitative Approach. *Journal of Pone*, January 6. 2016.
- Muir, C. (2010). *Parents as Role Model in Road Safety*. Monash University
- Notoatmodjo, S. (2003). *Pengantar Ilmu Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan*. Yogyakarta: Andi offset.
- Taylor, E.S. (2009). *Health Psychology*. New York: McGRAW-HILL International Edition.
- WHO (2015). *Global Status Report on Road Safety*. WHO Library.
- Wulansari, R dan Triyono. (2017). *Safety for Kids Indonesia*. Jakarta: Bisnis 2030.